Trajeto Matriz

análise de trajetos matrizes em estruturas territoriais e urbanas antigas da área de Lisboa: Odivelas, Graça, Colina do Castelo e Frente de Alfama

Vitor Durão [I]

Resumo

Estudo dos trajetos matrizes nas estruturas territoriais e urbanas antigas de Odivelas e de algumas zonas de Lisboa (Graça, Colina do Castelo e Alfama). Alguns desses trajetos já existiam antes da formação urbana e atravessaram toda a História até à atualidade. São elementos de Análise Urbana que contam como os seres humanos percorreram e se relacionaram com o território e entre si, realizando espaços públicos e edifícios de maior significado preferencialmente junto aos trajetos matrizes.

PALAVRAS CHAVE: Arquitetura; Urbanismo; Vias; Lisboa.

Abstract

Study of the primitive itineraries within the territorial and old urban structures of Odivelas and some areas of Lisbon (Graça, Castle Hill and Alfama). Some of these itineraries had existed before the urban formation and continued to exist throughout History up until the present. They are elements of Urban Analysis that narrate how human beings moved and related to the territory and each other by installing public areas and their most important buildings preferably close to the main itineraries.

KEY WORDS: Architecture; Urbanism; Roads; Lisbon.

Résumé

Etude des trajets directeurs dans les structures territoriales et urbaines anciennes de Odivelas et de certaines zones de Lisbonne (Graça, Colline du Château et Alfama). Certains de ces trajets existaient déjà avant la formation urbaine et ont traversé toute l'Histoire jusqu'à aujourd'hui. Ce sont des éléments d'analyse urbaine qui racontent comment les êtres humains ont parcouru et se positionnent par rapport au territoire et entre eux, installant les espaces publics et les bâtiments porteurs de sens de préférence près des trajets directeurs.

MOTS CLÉS: Architecture; Urbanisme; Voies; Lisbonne.

Trajeto e *Lugar*

O trajeto estava lá antes. A povoação iniciou-se nele, mas já tinha crescido para além do trajeto. Decidiram, o rei, o príncipe ou em assembleia, construir a muralha, e a porta naturalmente surgiu como o ponto de interseção do trajeto com a muralha.

O trajeto andava pelo território, subia e descia montes e corria vales, ligava esse mundo pouco conhecido, desprotegido, o não lugar e o espaço conhecido, seguro, o *lugar* (Pozo y Barajas, 2003), o local onde se habita (Heideger, 2004 [1954]). Foi o trajeto que os trouxe ao *lugar* onde se proporcionaria uma vida mais segura, de maior valor e significado (Bachelard, 1957), ao paraíso na terra, que seria, nessas épocas, a visão dominante sobre a cidade (Mattoso, 1992 [1987]). Mas, estando no lugar, quiseram conhecer mais, ir mais longe, a outras paragens. Estava na sua génese e, assim, os trajetos vão levá-los novamente a outros lugares, num processo sempre inacabado de construção e reconstrução, quer para o indivíduo, quer para a sociedade e, por reflexo, para a própria cidade.

1. Introdução

Neste trabalho de Análise Urbana, procura-se contribuir para um melhor conhecimento sobre os trajetos matrizes como elementos de estruturação territorial, essenciais à formação de tecidos urbanos e da cidade no seu todo, interpreta-se e desenvolve-se a classifica-

[I] Arquiteto, Universidade Lusíada, Lisboa; Doutor em Arquitetura pela Universidade de Sevilha (Espanha); Membro do Centro de Investigação em Arquitetura e Áreas Metropolitanas (Ciaam) do Iscte - Instituto Universitário de Lisboa (*vmdurao@gmail.com*).

Por opção do autor, o texto segue as regras do Acordo Ortográfico de 1990.

ção dos trajetos matrizes, e apresentam-se locais investigados onde os trajetos matrizes são inequívocos na formação urbana:
– A antiga aldeia de Odivelas, onde trajetos matrizes têm significativa relevância num território pouco construído;
– Na cidade de Lisboa: a Graça, onde a formação do tecido urbano assenta num antigo trajeto matriz; a Colina do Castelo do lado do rio, onde se terá iniciado Lisboa, estruturada por diversos trajetos matrizes; a Frente de Alfama, formada sobre um dos trajetos matriz primigénio de Lisboa e onde se identifica a formação de novos trajetos matrizes.

A forma urbana de núcleos antigos é resultado do território onde naturalmente se implantam. Mas, como simultaneamente resultam do processo antrópico, a forma é também determinada pelos trajetos matrizes como elemento estruturante do território e, a uma escala de maior proximidade, pelos modelos de formação urbana que são pertença de cada área cultural e que se expressam na forma dos conjuntos arquitetónicos que são constituídos, numa relação intrínseca, pela rede de trajetos, a propriedade cadastral e os tipos construídos.

O arquiteto Saverio Muratori relacionou tipo e forma urbana na investigação que coordenou à reconstituição do tecido urbano de Veneza (Muratori, 1959). Gianfranco Caniggia, seu discípulo, desenvolveu com outros arquitetos essas primeiras ideias, aplicadas em diversificadas investigações, quer em territórios pouco construídos (Cataldi, 1977), quer em tecidos urbanos medievais (Caniggia 1984 [1963]), o que teve como desenlace a elaboração teórica que explica a dialética do processo antrópico nas diferentes escalas, desde o tipo construído ao território (Caniggia e Maffei, 1995 [1979]).

2. Trajetos

"[…] não existe edifício sem um trajeto".
"[…] O trajeto é, por definição, a estrutura apropriada para permitir o acesso a um lugar, partindo de outro".
Caniggia e Maffei, 1995 [1979]: 84.

Estas afirmações lapidares de Caniggia e Maffei aclaram algo muito evidente e que serve tanto para o exemplo de um edifício, como para as diferentes escalas que se manifestam no território, sejam o acesso a um bairro, a uma propriedade agrícola ou a uma cidade.

Na sua forma mais natural, os trajetos são o resultado material dos caminhos que populações percorrem. São resultado das necessidades e capacidades básicas do ser humano, mas relacionam-se com planeamento, ainda que na sua expressão mais básica: como subir a um ponto mais elevado para verificar e reconhecer o território, os seus obstáculos naturais, e daí definir o trajeto que pareça ser o mais apropriado. É o que fazemos quando andamos pelo campo sem caminhos definidos. Com o tempo, há caminhos preferíveis, por isso mais usados e que se sedimentam, enquanto outros perdem interesse e são preteridos. O uso é o que sedimenta os trajetos.

Os trajetos, no início do processo antrópico, foram os primeiros elementos criados pelos seres humanos no território. Junto a estes trajetos foram surgindo assentamentos, por muito mínimos que fossem, mas que serviam para que nessa área as populações vivessem e tivessem atividades produtivas, como agrícola, piscatória ou outra, o que conduziu em alguns locais à formação de núcleos proto-urbanos e urbanos. Foi no encadeamento unívoco das fases apresentadas que se realizou o processo de formação dos primeiros núcleos populacionais: Trajetos → Assentamentos → Atividade produtiva → Núcleos proto-urbanos e urbanos

Com a complexificação do processo antrópico, também os trajetos vão passando por transformações, conforme os tecidos urbanos se readaptam a essa complexidade (Caniggia e Maffei, 1995 [1979]). Nunca podemos esquecer que a peça central do processo antrópico é o ser humano. Com toda a racionalidade e irracionalidade das suas decisões, que fazem da análise destes processos algo de imensa riqueza.

3. Trajeto matriz

Entende-se por trajeto matriz um trajeto que relaciona pontos distantes do território (ver Fig. 1). A ligação entre assentamentos e núcleos urbanos é, assim, realizada por trajetos matrizes. Simultaneamente, os trajetos separam áreas do próprio território. Esta separação será mais efetiva quanto maior hierarquia tiver o trajeto matriz, ou seja, um caminho realiza uma separação mínima do território, podendo ser facilmente usado de ambos os lados, pois mantém a continuidade espacial, enquanto uma autoestrada assente no solo separa de modo abrupto esse mesmo território, gera uma descontinuidade espacial, só permitindo ligações pontuais.

Os trajetos matrizes, como resultado das características anteriores, criam uma rede que estrutura o próprio território. E isto é válido para a urbanização atual como para os mais frágeis assentamentos do passado, que se relacionavam entre si e com o território através destes trajetos, num território já reconhecido, vivido e utilizado. Cria-se assim uma estrutura de continuidade no território onde os assentamentos surgem como elementos de descontinuidade territorial (Durão, 2011 [2005]).

O trajeto matriz é anterior à urbanização e terá surgido de modo natural, como fruto da consciência espontânea. Por fazer parte do modo de estar do ser humano no território, integra a vida quotidiana. Desde que os seres humanos se conhecem que puseram em marcha essa estrutura imensa, a de trajetos. Era parte da vida humana e do território, simbiose entre ambos.

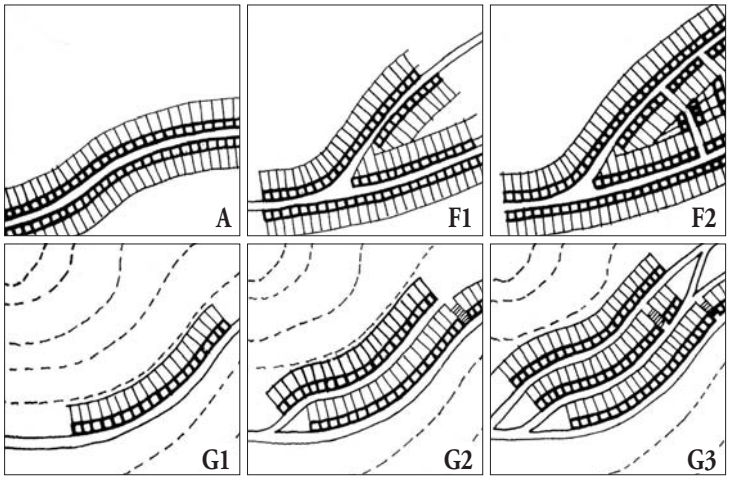


Fig. 1 – Extrato de modelos de formação do tecido urbano (segundo Caniggia e Maffei, 1995 [1979]: 88).

A. Edificação em trajeto matriz;

F1 e F2. Edificação em trajeto matriz e os respetivos trajetos de implantação, no caso de interseção dos trajetos simples já existentes;

G1, G2 e G3. Edificação em trajeto matriz e progressivo nascimento de trajeto de implantação em zona de forte pendente.

Os trajetos matrizes antigos, até pelos meios disponíveis, desenvolviam-se muito adaptados às condicionantes do relevo e às possibilidades de utilização humana, pelo que tendiam a procurar vencer o relevo gradualmente, com uma inclinação o mais suave possível. Com a complexificação do processo antrópico, os trajetos matrizes vão tendo traçados cada vez mais afastados das condicionantes naturais (Durão, 2011 [2005]; Almeida, Costa e Durão, 2013).

As caraterísticas dos trajetos matrizes, ao relacionarem pontos distantes do território, criarem uma estrutura física e permanente no território, e serem anteriores à urbanização e com elevada capacidade de adaptação ao relevo, tornavam-nos elementos decisivos na organização de territórios e da forma urbana, com significativa permanência temporal e espacial.

3.1. Classificação dos trajetos matrizes

Os trajetos matrizes classificam-se, conforme a sua relação com a topografia, de: cumeada; meia-encosta e fundo de vale (Caniggia e Maffei, 1995 [1979]).

Propomos alargar esta classificação, de modo a integrar trajetos matrizes que se desenvolvem ao longo da costa, de rios ou mar, e que se realizam sobre aterros, os quais denominamos como trajeto matriz ribeirinho sobre aterros.

Estes aterros ribeirinhos (ver adiante Figs. 8, 10 e 11), realizados sobre praias e afloramentos rochosos, iniciaram-se provavelmente em tempo romano, ou mesmo anterior, e foram uma prática comum e continuada de construir a cidade e territórios como toda a frente ribeirinha de Lisboa, afastando a forma urbana do território natural (Durão, 2012). Em pormenor, observamos na Frente de Alfama (ver Fig. 11), transformações do território em intrínseca relação com a criação de novos trajetos matrizes (Durão, 2011 [2005]).

3.2. O trajeto matriz primigénio

O trajeto matriz primigénio tem todas as características dos trajetos matrizes, incluindo a de ser um trajeto matriz natural, anterior a toda a urbanização. Nas cidades que passaram por muitas transformações urbanas, os trajetos naturais normalmente foram preteridos por outros que melhor responderam a novas fases do processo antrópico. Na área estudada da colina do Castelo, considera-se que existe um trajeto matriz primigénio, o trajeto matriz oriental (ver adiante, ponto 4.3.4. e Fig. 7).

3.3. A relevância do trajeto matriz

É também sobre este género de trajetos que na antiguidade, na nossa área cultural, se edificavam, na maioria das vezes, os principais locais de culto, devido à primazia que estes trajetos tinham nos territórios e na urbanização das povoações, e à importância que os locais de culto tinham nas sociedades dessas épocas. O lugar de culto principal de Lisboa era a Sé, que foi edificada no lugar da mesquita islâmica e de anterior templo visigótico, assentou sobre o trajeto matriz oriental, na confluência com o trajeto matriz de meia-encosta (ver Figs. 7 e 8).

O trajeto matriz está presente nas culturas mediterrânicas que nos influenciaram, por muito diferentes que fossem, relativamente ao modelo de cidade, pois têm os seus territórios e cidades estruturados por redes de trajetos matrizes. Parece-nos até que é possível e correto afirmar que é um elemento da arquitetura do território comum a todas as culturas humanas. Simultaneamente, atravessa toda a história por ser indispensável à construção dos territórios humanos, sendo o elemento físico antrópico de maior permanência temporal. Elemento de ligação, foi através deste que a humanidade se foi globalizando, com exceções de circunstância: são os casos dos desertos e do mar, em que não há trajetos físicos mas de orientação por elementos naturais reconhecíveis, o sol e as estrelas.

4. Exemplos na área de Lisboa

Normalmente, as povoações antigas e modernas nasceram e nascem ao longo de trajetos matrizes, sem modificarem as suas características essenciais, mesmo quando ocorrem reacertos nos seus traçados ou redimensionamentos, ou mesmo quando novos traçados surgem modificando a importância dos anteriores (ver ponto 4.4). Isto mesmo

FIG. 2 – A edificação surge ao longo dos trajetos matrizes. Extracto da *Carta Chorographica dos terrenos em volta de Lisboa: compreendendo a principal parte do Tejo adjacente à sua foz*, Direção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, sob a direção de Filipe Folque, Lisboa, 1856-1866.

sucedeu na área de Lisboa. Como se observa na *Carta Chorographica* de 1856--1866 (Fig. 2), as povoações nasceram ao longo dos trajetos matrizes, para ambos os lados na maior parte dos casos, ou só para um por questões naturais, de propriedade ou outras. Este fenómeno não é exclusivo da época representada na carta, pois foi como se formaram os tecidos urbanos mais antigos de Lisboa, exceto quando foram aplicados Planos, como sucedeu na Baixa Pombalina.

4.1. A ANTIGA ALDEIA DE ODIVELAS

Foi também assim que se formou a antiga aldeia de Odivelas, atual centro histórico (DURÃO e ALMEIDA, 2012).

Na Fig. 3 apresenta-se a reconstituição do antigo território de Odivelas, de cuja análise ressalta a importância dos trajetos matrizes na sua estruturação. No vale há um importante e antigo trajeto matriz de fundo de vale que liga Lisboa a Loures pela calçada da Carriche e segue para norte. Poderá ter sido aqui um dos caminhos romanos para Santarém. A encosta é vencida por um trajeto matriz de meia-encosta onde se formou a aldeia de Odivelas e que, continuando a subir, passa por Caneças. Junto a este trajeto corre a ribeira de Odivelas, a nível muito inferior em relação ao trajeto, porque é muito cavada neste troço.

Junto a este trajeto, desde muito cedo, instalaram-se populações humanas. Disso são exemplo os vestígios arqueológicos encontrados no local, com destaque para um antigo castro localizado no topo da serra da Amoreira, a 310 m de altitude, local de excecional domínio visual sobre o território, onde têm sido encontrados materiais do Paleolítico à Idade do Bronze. É também junto a este trajeto que existem, desde tempos muito antigos, diversas pedreiras, atividade que teve grande relevo no local, tal como muitos moinhos de vento e de água que atestam a importância da atividade de moagem, que aproveitava os ventos, a ribeira e os acessos.

Praticamente todos os elementos do património construído de Odivelas estão implantados junto, ou próximo, do trajeto matriz de meia-encosta, e por isso se propôs que o referido trajeto fosse considerado como património construído (DURÃO e ALMEIDA, 2012). Conforme se complexificou a sociedade, também os trajetos se modificaram substancialmente e percebeu-se uma relação intrínseca entre a transformação urbana e a transformação dos trajetos: ao caminho e à rua direita correspondeu a aldeia, à estrada correspondeu o subúrbio e à autoestrada corresponde a cidade regional (ALMEIDA, COSTA e DURÃO, 2013).

A aldeia de Odivelas desenvolveu-se para ambos os lados do trajeto matriz (Fig. 4). O rei D. Dinis tinha junto a este trajeto uma propriedade, com casas que foram ampliadas e transformadas para edificar o Mosteiro de Odivelas, concluído em 1305. O Mosteiro terá influenciado a sedimentação de populações na área, com o consequente crescimento da urbanização que, após a frente do trajeto matriz estar edificada, criou novos trajetos de implantação edilícia, em clara relação com o relevo. A rua principal da aldeia, a "rua Direita", é o próprio trajeto que aqui ganha novas qualidades sem perder as suas características, tal como sucedeu em muitas outras povoações.

4.2. A GRAÇA, LISBOA

O estudo de locais menos densificados permite compreender com maior facilidade a relação dos trajetos matrizes com o território e as suas características estruturantes, como vimos em Odivelas e veremos na Graça em Lisboa, que identificamos na Fig. 7, de modo a ser percetível a sua relação com a restante cidade. A formação do tecido urbano ocorre junto aos atuais largo da Graça, rua da Verónica e rua

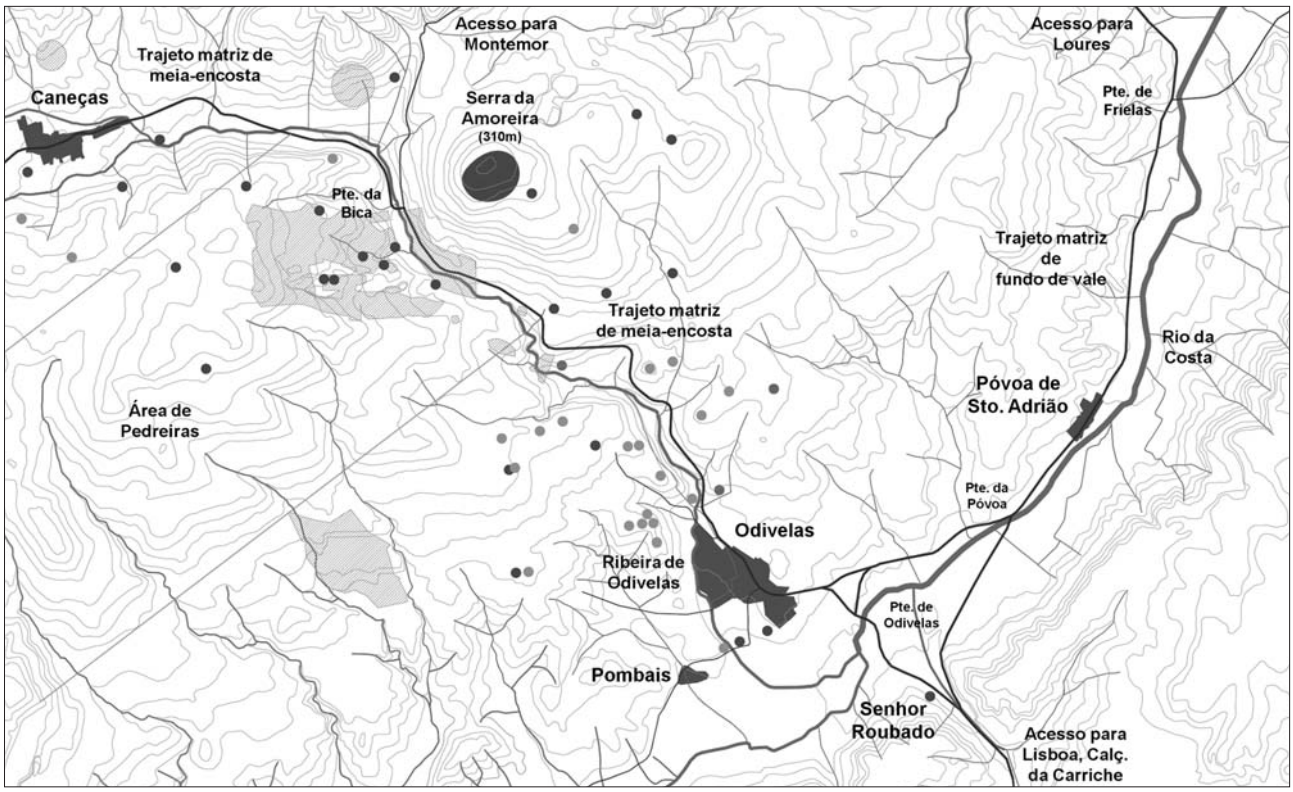


Fig. 3 – Desenho de reconstituição do território do concelho de Odivelas, onde se identificam: a topografia; a rede hidrográfica; os principais trajetos matrizes; as estações arqueológicas (cinza escuro); os moinhos de vento e de água (cinza claro); as pedreiras, com destaque para a zona de maior extração de pedra (entre linhas); as Pontes de Odivelas, da Póvoa, da Bica e de Frielas; os polígonos das aldeias de Odivelas, de Caneças, da Póvoa de Santo Adrião e de Pombais (Durão e Almeida, 2012).

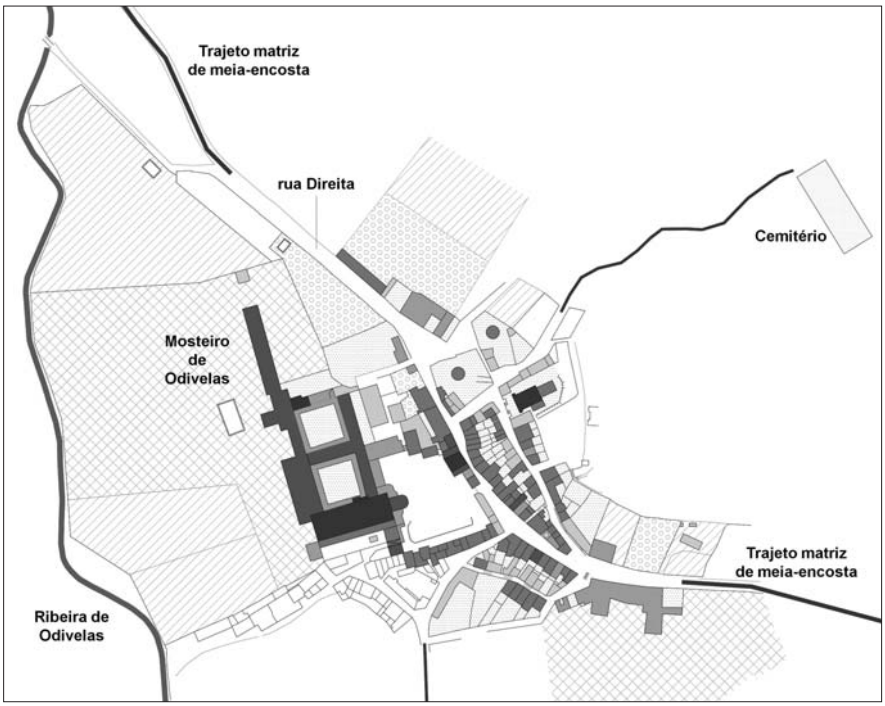
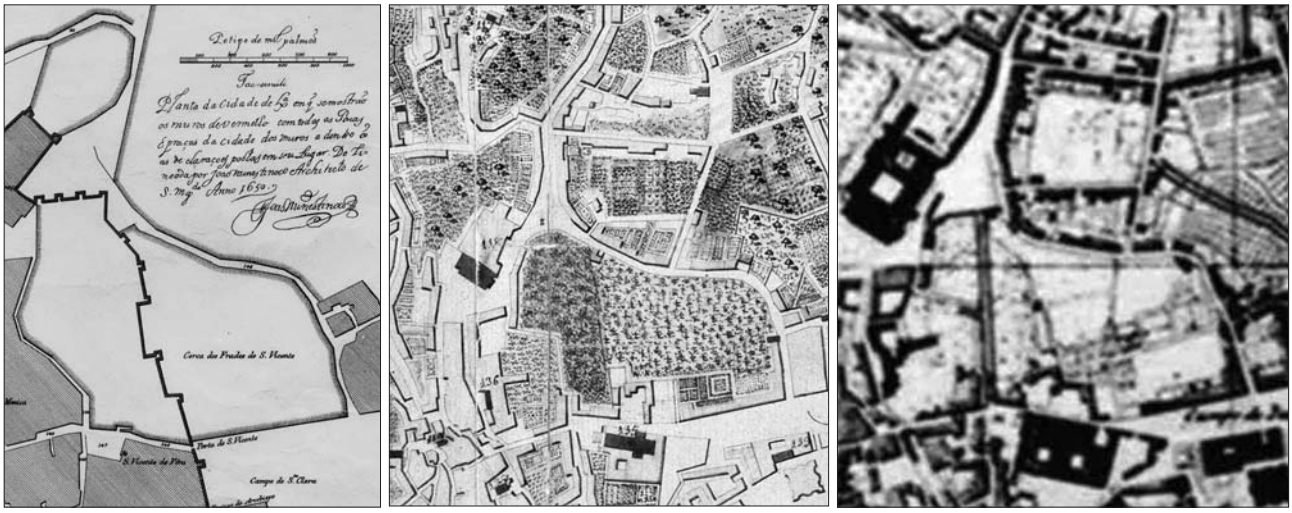


Fig. 4 – Desenho de reconstituição da antiga aldeia de Odivelas, no período de 1763-1823. O trajeto matriz de meia-encosta é na aldeia a rua Direita (Durão e Almeida, 2012).

Voz do Operário, que era campo (Góis, 1988 [1554]), como se observa na planta do Arq. João Nunes Tinoco, datada de 1650 (Fig. 5-A), enquanto na atual rua da Graça haveria casas desde os séculos XV-XVI (Araújo, 1993 [1938]), ou seja, ao longo do trajeto matriz de cumeada.

Adjacente ao local onde virá a ser o largo da Graça só estava edificado o convento da Graça, fundado no século XIII. Ainda existia um troço da cerca fernandina, constituído pelas muralhas dos conventos da Graça e de S. Vicente. A formação do tecido urbano inicia-se no gaveto do campo de Santa Clara com a atual rua da Verónica, que faz parte de um trajeto matriz de meia-encosta que liga ao trajeto matriz de cumeada, na Graça, e ao trajeto matriz oriental, a sul, ambos assinalados na Fig. 7.

Aquando do terramoto de 1755 (Aa.Vv., s/data; Portugal e Matos, 1974 [1758]), a edificação já preenche praticamente toda a frente edilícia do trajeto matriz, como se verifica na Planta da cidade de cerca



A. 1650 **B.** Cerca de 1780 **C.** 1871-1911

Fig. 5 – Leitura da formação do tecido urbano da Graça através da comparação de fontes documentais, desde 1650 a 1911.

A. 1650. Extrato da Planta de Levantamento da cidade de Lisboa em 1650;

B. Cerca de 1780. Extrato da Planta da cidade de Lisboa, anterior a 1780, Lisboa, Instituto da Cartografia e do Cadastro;

C. 1911. Extrato da Carta Topográfica de Lisboa publicada em 1871, tendo sobrepostas as alterações feitas até 1911, Lisboa, Câmara Municipal.

de 1780 (Fig. 5-B), mantendo as propriedades agrícolas a tardoz. Com a urbanização das quintas, a propriedade agrícola deixa de existir como tal (Fig. 6), mas fica o seu desenho registado na nova forma urbana, pois os processos de loteamento realizaram-se por propriedade, como sucedeu na maior parte da cidade antiga de Lisboa, e não numa ação global de planeamento, como na Baixa.

Na carta topográfica de 1911 (Fig. 5-C), está registada uma nova e significativa transformação no local, que terá sucedido no último quarto do século XIX, com a criação da rua da Infância, atual rua Voz do Operário, que uniu a alta de Alfama com o largo da Graça. Realizado na Quinta da Abelha, caracteriza-se por ser de traçado retilíneo, com mais de 11 m de largura e implantado na perpendicular às curvas de nível. O troço faz parte de uma operação de transformação urbana que, simultaneamente, reestruturou as ligações entre os trajetos matrizes de meia-encosta e de cumeada, o que permitiu estabelecer o acesso automóvel e dar continuidade à rede de carros elétricos. Assim, esta ficou ligada à Baixa, passando pela alta de Alfama e Sé, o que modificou substancialmente as acessibilidades nesta parte antiga da cidade.

A partir da abertura deste trajeto, o processo de formação de mais áreas urbanas na Graça irá acelerar, sendo as tipologias edificadas constituídas maioritariamente por prédios de rendimento de quatro a cinco pisos com águas furtadas nas coberturas, vilas e pátios, sobretudo em interiores de quarteirões. Na rua da Verónica, só em 1949, com a construção do liceu Gil Vicente, é que a frente edilícia do trajeto matriz ficou concluída, como já estaria a Graça.

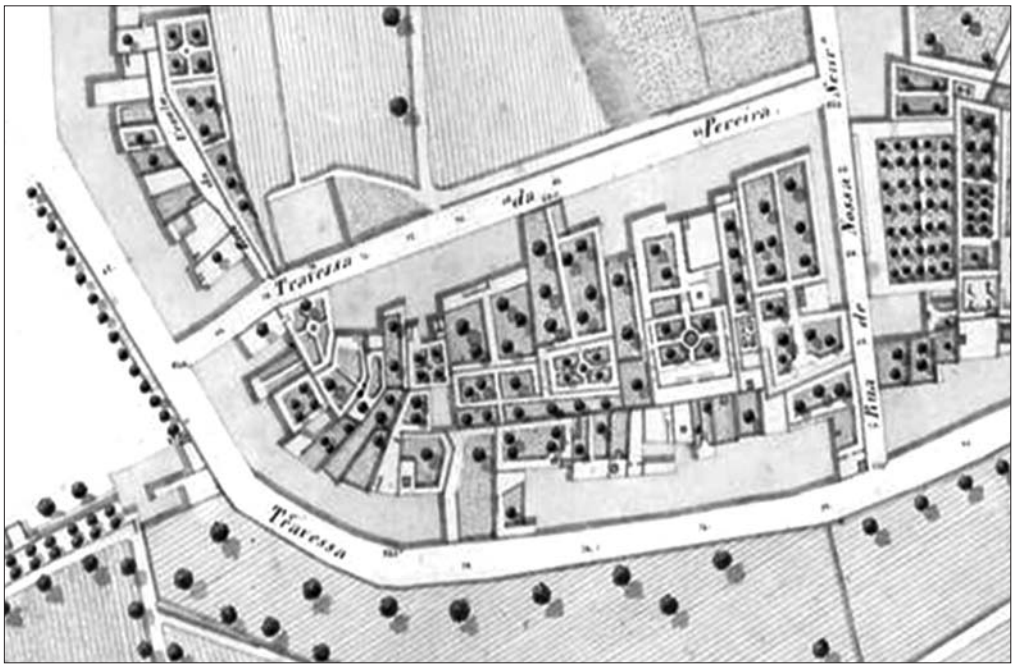


Fig. 6 – Extrato do Atlas da Carta Topográfica de Lisboa, realizado sob a direção de Filipe Folque, no período 1856-1858, Lisboa, Câmara Municipal.

4.3. A Colina do Castelo: encosta do lado do rio, Lisboa

A investigação sobre os trajetos matrizes da Colina do Castelo, na encosta do lado do rio (Durão, 2011 [2005]), faz-se sobre a Planta de Levantamento mais antiga de Lisboa, que é de 1650 e foi desenhada pelo Arquiteto João Nunes Tinoco (Fig. 7), e sobre a atual planta da cidade (Fig. 8). A Planta de 1650 representa a cidade pós-romana, medieval, realizada sob domínio árabe, a *Al-Usbuna*, e continuada em época cristã, pelos portugueses. Não teriam diferenças significativas de modelo urbano até ao início do século XVI, com o surgimento do novo modelo urbano ortogonal que ficou sedimentado no loteamento do Bairro Alto (Carita, 1994).

Marcámos nas plantas os principais trajetos matrizes, as Portas que intersectam os trajetos marcados, para além de duas áreas de estudo, a Graça e a Frente de Alfama. Os trajetos matrizes definidos na planta atual continuam a ser hoje os principais na Colina, pois só junto ao rio nasceram dois trajetos matrizes ribeirinhos sobre aterros, mas em épocas posteriores como analisaremos no ponto seguinte. A Planta de 1650 sugere, pela forma do remate com o rio, que a frente ribeirinha seria composta por praias, o que só sucederia em parte nesse local e nessa época, pois eram espaços de aterro ordenados, como se observa na gravura de Leiden do século XVI (Fig. 10).

4.3.1. Sobre o processo de formação da cidade

Nesta colina iniciou-se a formação da cidade de Lisboa que, segundo os atuais conhecimentos, terá aproximadamente três mil anos (Arruda *et al.*, 2017). Foi um longo e árduo processo de construção e reconstrução devido a destruições de terramotos, ao possível abandono de partes da cidade, a mudanças de modelo urbano e às normais adaptações à vida quotidiana. Recebeu, entre outros, influências dos povos autóctones, de gregos e fenícios ou de colónias fenícias, de romanos, visigodos e outros povos do centro/norte da europa, de árabes de diferentes proveniências (Marques, Leguay e Beirante, 1993) e, finalmente, dos portugueses.

Neste local têm sido encontrados vestígios arqueológicos persistentes desde os finais da Idade do Bronze e início da Idade do Ferro, na passagem do século VIII para o século VII a.C., e que se prolongam até à chegada dos romanos, no século II a.C. Têm sido encontrados nas encostas, no topo da colina e na frente ribeirinha, ao longo do trajeto matriz oriental: rua de S. João da Praça, travessa do Chafariz D'El Rei, rua da Judiaria e casa dos Bicos (Amaro, Sousa e Pimenta, 2015), sendo possível antever uma área portuária neste local (Sousa, 2016).

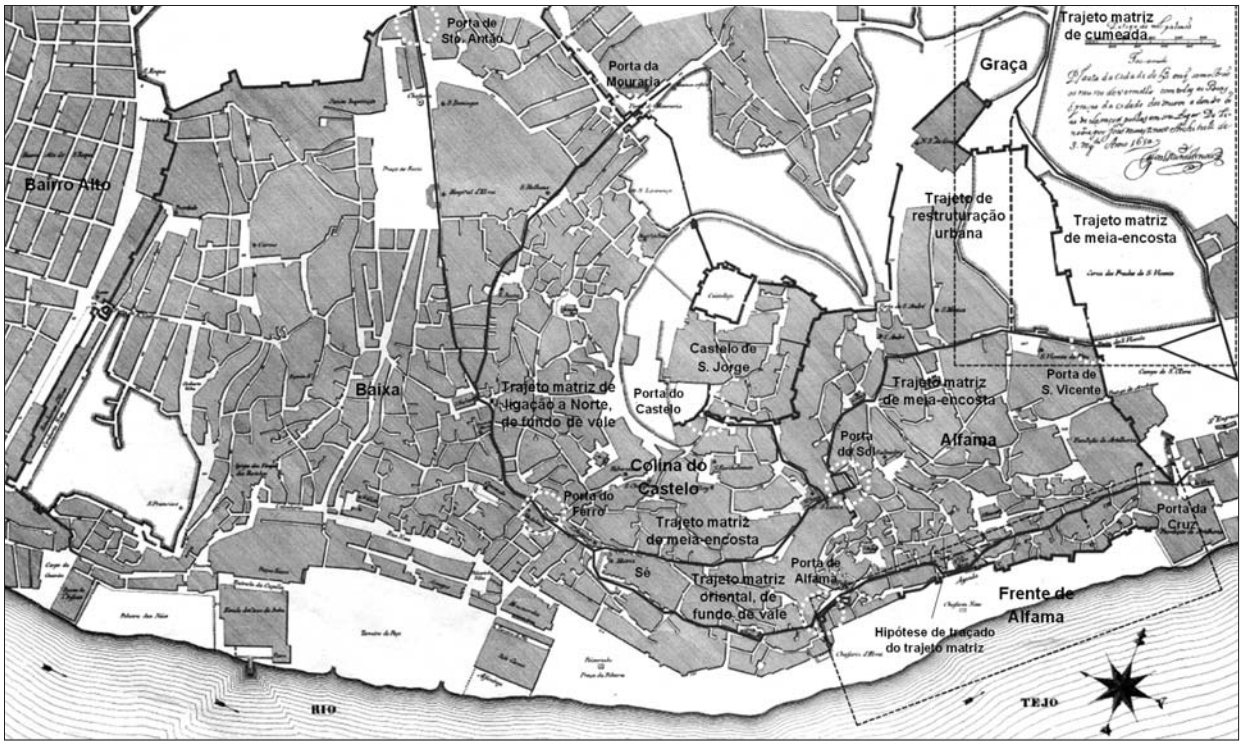


Fig. 7 – Marcação dos principais trajetos matrizes da Colina do Castelo, encosta do lado do rio, e de Alfama. Definição das áreas de estudo da Frente de Alfama e da Graça.
As portas da cidade estão localizadas conforme indicado nos trabalhos de Viera da Silva sobre as cercas de Lisboa (Silva, 1987 [1899]; Silva, 1987 [1948]). A base é o extrato da Planta do Levantamento da Cidade de Lisboa do Arq. João Nunes Tinoco, 1650, Lisboa, Arquivo Municipal.

Do período romano conhecem-se diversos edifícios, partes de muralhas e alguns troços do traçado viário (SILVA, 2005; AA.VV., 2009). Mas não se conhece o modelo urbano romano de *Olisipo*, que pode ou não ter sido aplicado nesta encosta, como sucedeu em outras povoações, devido ao acentuado relevo e às pré-existências edificadas (ALARCÃO, 1992 [1987]).

4.3.2. O trajeto matriz de meia-encosta

O trajeto matriz de meia-encosta definido na Planta de 1650 (ver Fig. 7), será pós-romano, medieval, realizado em época de domínio árabe e mantido provavelmente quase inalterado até ao terramoto de 1755. Poderá até ser romano ou anterior, mas para se ter a certeza disso é necessário estar identificado o trajeto romano.

Este trajeto relaciona o sopé da encosta, junto à Porta do Ferro, com o seu topo no Chão da Feira, onde é a Porta do Castelo, e desenvolve-se para fora da cidade pela porta do Sol, porta de S. Vicente e Graça. Resulta de um cuidadoso planeamento no sítio para conseguir vencer o desnível de 60 m que vai desde onde seria a Porta do Ferro à porta do Castelo, no Chão da Feira. Este trajeto é constituído pelo troço da Porta do Ferro até à travessa de Santa Luzia, que tem 7,8 % de inclinação, pelo troço que engloba essa travessa até ao Chão da Feira, que tem 12,7 % de inclinação, e pelo Chão da Feira, que é praticamente de nível até à porta do Castelo. Se o traçado fosse retilíneo da Sé para o Castelo, teria uma inclinação de 20 %. O anterior traçado, como se observa na Planta de 1650, não tinha menor comprimento do que o atual, mas era muito irregular e com troços mais estreitos, alguns dos quais poderiam ter entre 2,5 a 3 m, que é a largura das ruas mais largas de Alfama.

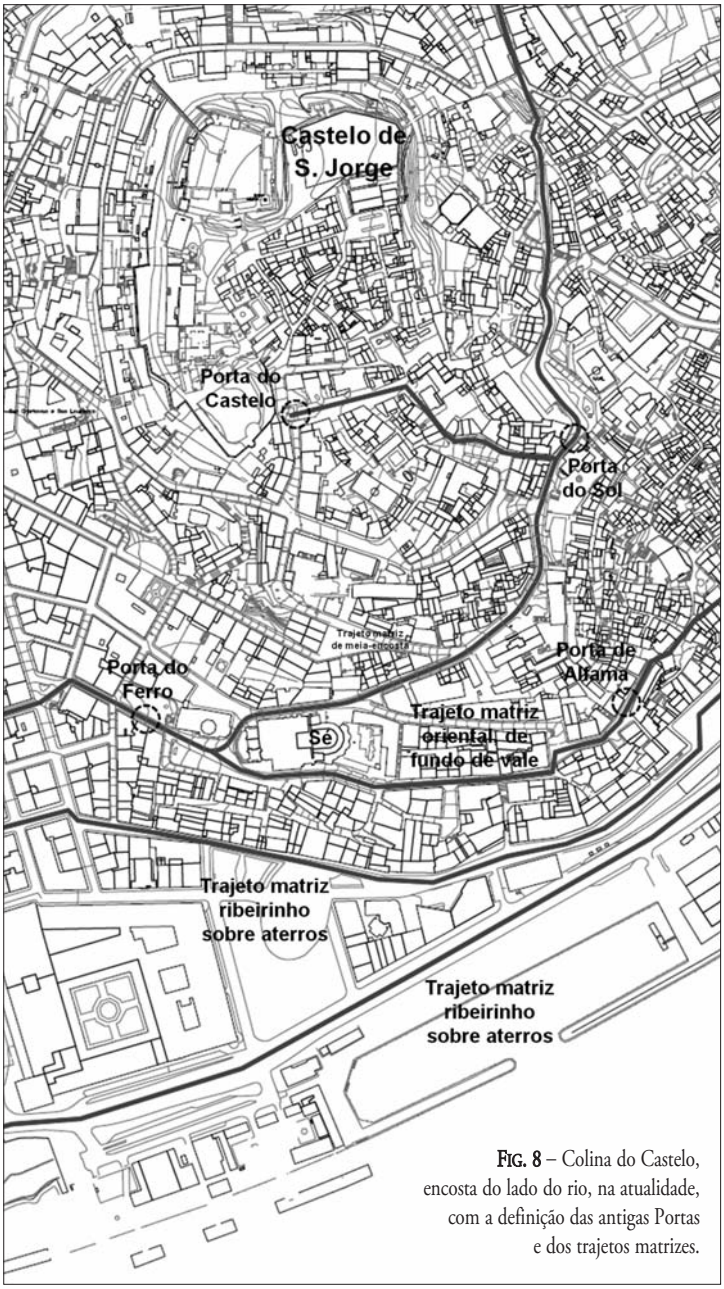


FIG. 8 – Colina do Castelo, encosta do lado do rio, na atualidade, com a definição das antigas Portas e dos trajetos matrizes.

O trajeto atual (Fig. 8) é o resultado de modificações realizadas no século XVI, de outras após 1755 e de ações de reordenamento urbano realizadas, como nos anos quarenta do século XX, quando, através da demolição de edifícios, criaram o largo da Portas do Sol e o miradouro de Santa Luzia, e realinharam fachadas em diversos troços do trajeto para o alargarem, medindo-se atualmente entre 8 e 11 m de largura até Santa Luzia.

4.3.3. O trajeto matriz de ligação a Norte, de fundo de vale

Os trajetos matrizes de fundo de vale marcados na Fig. 7 faziam ligação para norte e oriente da cidade. Para norte, através de dois trajetos matrizes de fundo de vale: um que atravessaria o esteiro da Baixa e sairia pela porta de Santo Antão para o Valeverde, atual avenida da Liberdade; e outro que, passando pela porta da Mouraria, seguiria pelo vale de Arroios, o atual eixo rua da Palma / avenida Almirante Reis.

Este trajeto, dentro de muralhas, seria praticamente de nível e localizado a cota superior à dos terrenos do esteiro da Baixa até à porta do Ferro. O troço poderá ser anterior à urbanização, mas é necessário primeiro conhecer, neste local, como seria o traçado urbano da *Olisipo* romana. Com o Plano da Baixa Pombalina este acesso ficou incorporado na malha urbana ortogonal.

4.3.4. O trajeto matriz oriental, de fundo de vale: trajeto matriz primigénio

A partir da Porta do Ferro, no seu prolongamento para oriente, o trajeto passava pela Porta de Alfama e pela porta da Cruz, e seguiria ao longo do rio para Chelas e Sacavém, onde haveria uma ponte romana (HOLANDA, 1984 [1571]; DURÃO, 2011 [2005]), prolongando-se depois para Santarém. A análise geográfica do território de Lisboa com a definição dos festos, talvegues e percursos naturais, identifica-o co-

mo percurso de fundo de vale principal, tendo sido desenhado com um traçado muito natural ao longo do rio (GUERREIRO, 2001). Em tempo romano era uma estrada importante que ligava *Olisipo* a *Scallabis*, e poderá ter sido realizado sobre um caminho de época anterior, o que várias vezes sucedia (MANTAS, 2012). Em alguns troços, como é proposto na Frente de Alfama (MANTAS, 1999 [1997]), poderá ter sido em linha reta, como sucedia, sempre que possível, com as estradas romanas. Terá continuado em época árabe pois, segundo Edrîsî, seria possível ir para Santarém sem dificuldade por terra ou por rio (EDRÎSÎ, 1866 [s/data]). O traçado retilíneo da estrada romana, se a houve aqui, terá sido abandonado neste período.

Assim, e apesar de certos troços terem tido ligeiras diferenças de traçado ou dimensionamento ao longo do tempo, considera-se, pelas características identificadas e pela eventualidade de ser anterior à urbanização, que o trajeto oriental é um trajeto matriz primigénio de fundo de vale. É um elemento que atravessou toda a História e será de valor para a cidade de Lisboa.

4.3.5. Ligação ribeirinha de Lisboa, trajeto matriz oriental-ocidental

Os acessos entre o lado oriental e ocidental de Lisboa foram desde muito cedo um problema sério da cidade, em especial pela frente ribeirinha, que seria a ligação mais decisiva. Em tempo de D. Manuel I foi melhorado o acesso junto ao lado ocidental do Terreiro do Paço (CARITA, 1999), mas foi solução insuficiente. É também nesta perspetiva que o Plano da Baixa (FRANÇA, 1987 [1983]) vai atuar, projetando ligações desimpedidas e claras, não só pela forma do tecido urbano, mas também pelo modo como resolveu ligações nos limites do próprio Plano, como se observa na Fig. 9. Notavelmente, os trajetos matrizes existentes mantêm-se, com novas configurações formais e espaciais, pela necessidade da sua permanência territorial. O Terreiro do Paço tinha uma acessibilidade deficiente e isso foi resolvido com a nova Praça do Comércio, também por ser um espaço de atravessamento de dois trajetos matrizes ribeirinhos, um dos quais, o mais próximo do rio, se inicia com este Plano e será continuado até ficar concluído no início do século XX.

4.4. Frente de Alfama, Lisboa

A Frente de Alfama é o espaço de mediação entre o bairro de Alfama e o rio Tejo. Ao longo de centenas de anos passou por acontecimentos e transformações urbanas significativas, o que faz dele um interessante e rico local de estudo de fenómenos urbanos (DURÃO, 2011 [2005]), integrado na restante cidade (ver Fig. 7). O trajeto matriz oriental, de fundo de vale (ver Fig. 8), era neste local constituído pela rua direita de S. Pedro, o largo do Chafariz de Dentro e a rua direita dos Remédios, e foi o elemento primigénio à formação do tecido urbano (SILVA, 2017). É possível admitir que um primeiro traçado deste trajeto matriz se fizesse no enfiamento da rua de S. Pedro com a rua dos Remédios, tal como se marcou a tracejado na Fig. 7, porque só no século XVI terá ficado rematado o largo do Chafariz de Dentro do lado da regueira. É uma hipótese a considerar, apesar do relevo ser uma significativa condicionante local.

Numa cidade que cresceu, muito densa e com uma rede viária interna muito estreita, a partir de determinada dimensão urbana, os principais acessos não correspondiam às necessidades da cidade. Os aterros sobre o esteiro da Baixa (CONCEIÇÃO, 2013), sobre as praias e, em fase mais avançada, sobre o próprio leito do rio, foram um modo de expandir o território da cidade, construindo-o (DURÃO, 2011 [2005]; 2012). No lado oriental da cidade, essa ampliação de território criou, nos finais do século XV, início do século

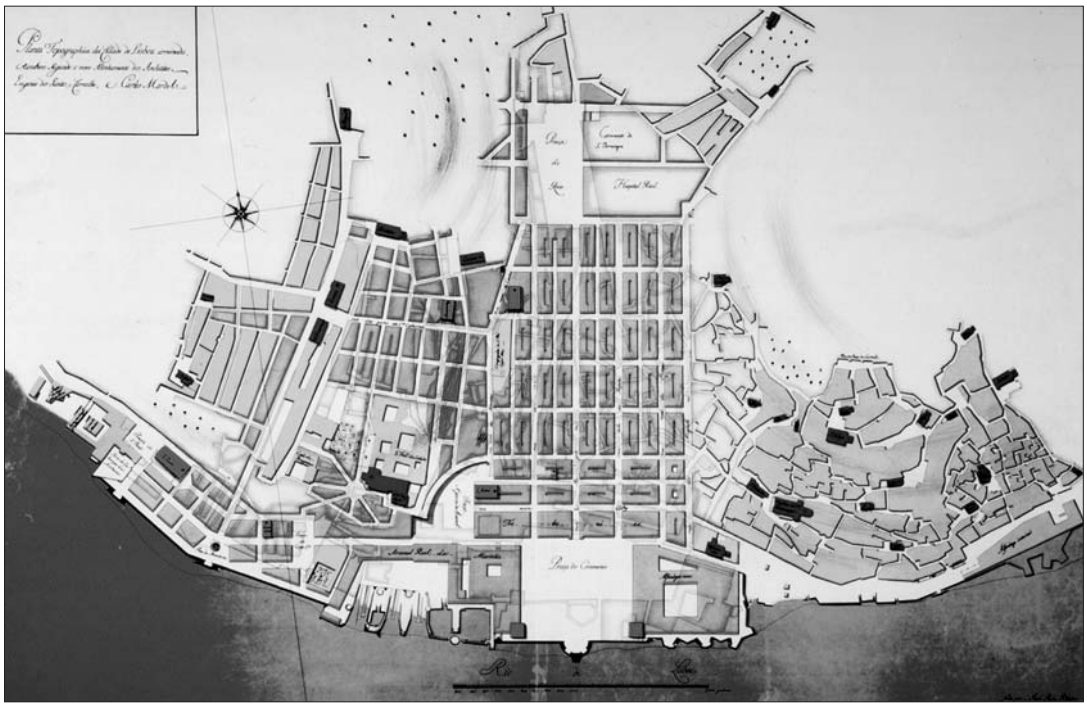


FIG. 9 – Plano da Baixa Pombalina. Extrato da Planta da Cidade de Lisboa de Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, 1758, Lisboa, Museu da Cidade.

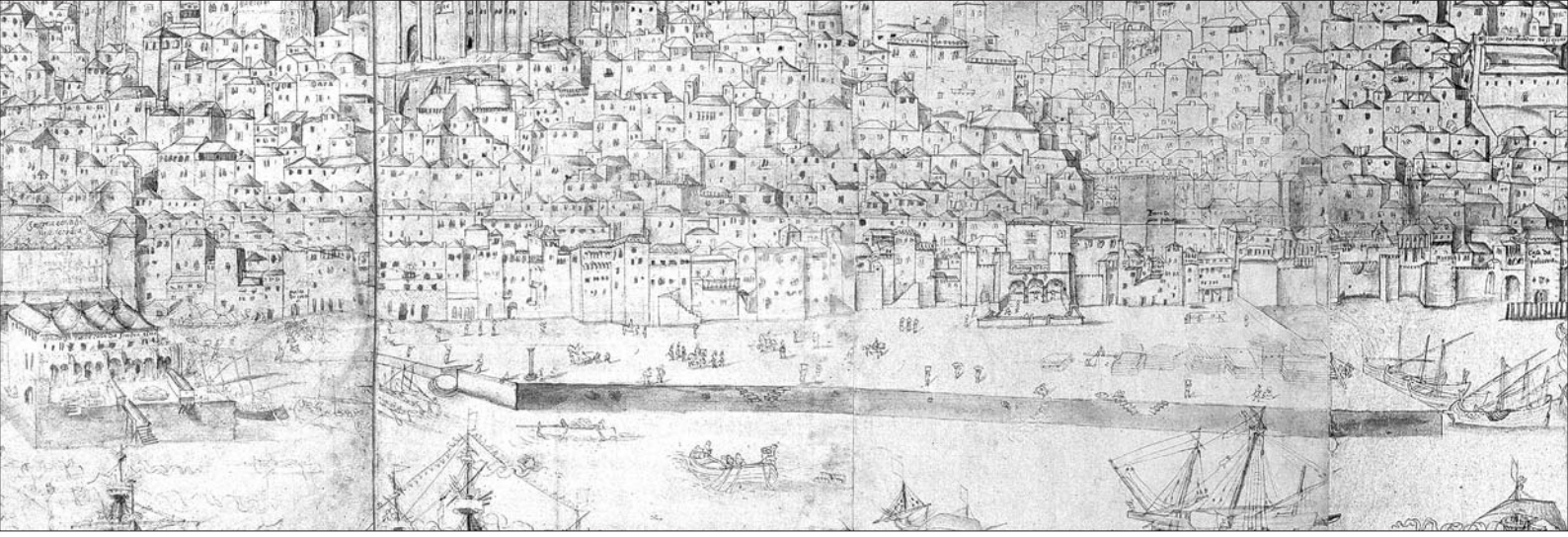


Fig. 10 – Os aterros constituem uma plataforma ordenada onde se realizam diversas atividades e que, simultaneamente, permitem acessibilidade alternativa junto ao rio. Nesta época iriam do Terreiro do Paço ao postigo de Alfama. Extrato da gravura de Leiden, 1570, Leiden (Holanda), Biblioteca da Universidade, reprodução no Museu da Cidade de Lisboa.

XVI, uma primeira plataforma de aterro que reordenou o Chafariz D'El Rei e chegou até ao Postigo de Alfama, onde a partir desse momento se começava a esboçar uma primeira alternativa pelo rio às ruas apertadas do trajeto matriz oriental (Fig. 10 e Fig. 11-A).

Como continuaram a ser realizados aterros sobre as restantes praias da Frente de Alfama, em vésperas do terramoto de 1755 (Fig. 11-B), já se acedia por este trajeto matriz ao largo Chafariz de Dentro e era possível contornar as Tercenas da Porta da Cruz pelo cais, o que não seria fácil nem digno acesso. Após o terramoto, os ventos de mudança são também aqui muitos e a frente ribeirinha vai ver consolidados os aterros anteriores e realizado um trajeto de reestruturação urbana sobre o edificado, o qual criou a rua Nova, atual calçada do Museu de Artilharia (Fig. 11-C), que ligará à rua do Paraíso, fora das muralhas. Deste modo, o trajeto matriz já permitia aceder a oriente da cidade sem passar pelas ruas interiores, o que garantia um acesso digno para o rei e a corte nas suas deslocações para essa zona.

Até ao início do século XX (Fig. 11-D), continuam a realizar-se aterros cada vez mais extensos e de complexidade técnica acrescida.

Na frente urbana passam a existir dois trajetos matrizes. Aquele que já vinha sendo constituído é agora concluído, ao passar a acompanhar toda a frente urbana para oriente. A culminar estas ações, foi criado um novo trajeto matriz ribeirinho, de hierarquia superior, pertencente aos Planos Gerais da Cidade de Lisboa de meados do século XIX, que aqui se denomina avenida Infante D. Henrique, passa pela Praça do Comércio e do lado ocidental corresponde à avenida 24 de Julho. Fazem parte da estrutura principal de trajetos viários urbanos, mas relegam a cidade mais para o interior, afastando-a cada vez mais do seu rio.

Fig. 11 – Reconstituição da evolução dos trajetos matrizes da Frente de Alfama (Durão, 2011 [2005]).

A. Finais do século XV, início do século XVI. Trajeto matriz oriental e esboço inicial do trajeto matriz ribeirinho sobre aterros.

B. Século XVIII, anterior a 1755. O trajeto matriz ribeirinho já chega ao largo do Chafariz de Dentro e liga-se ao trajeto matriz oriental.

C. Século XVIII, cerca de 1780. Foi criado o trajeto de restruturação urbana que estabelece a ligação entre o trajeto matriz ribeirinho e o trajeto matriz oriental.

D. Século XX, início. O trajeto matriz ribeirinho, devido a novos aterros, passou a percorrer toda a frente urbana e foi criado, mais próximo do rio, um novo trajeto matriz ribeirinho sobre aterros.

Bibliografia

AA.VV. (2009) – *História de Lisboa | Tempos Fortes*. Lisboa: Direção Municipal de Cultura da Câmara Municipal de Lisboa, GEO - Gabinete de Estudos Olisiponenses.

AA.VV. (s/data) – *Lisboa na 2ª metade do séc. XVIII (Plantas e Descrições das suas Freguesias)*. Recolha e índices por Francisco Santana. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

ALARCÃO, Jorge (1992) – "A Cidade Romana em Portugal. Renovação Urbana em Portugal na Época Romana". In *Cidades e História. Ciclo de conferências promovido pelo Serviço de Belas-Artes, Novembro de 1987*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Serviço de Belas Artes, pp. 73-127.

ALMEIDA, Rogério; COSTA, Pedro e DURÃO, Vitor (2013) – "Odivelas e a CRIL. Territórios, Arquitectura e Populações". *Revista "Passagens"*. ISCTE / Editora Caleidoscópio. 1: 19-35.

AMARO, Clementino; SOUSA, Elisa de e PIMENTA, João (2015) – "Sobre as mais antigas ocupações da Casa dos Bicos, Lisboa: da *Olisipo* pré-romana aos primeiros contactos com o mundo itálico". *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 18: 161-180.

ARAÚJO, Norberto de (1993) – *Peregrinações em Lisboa*. 2ª edição. Lisboa: Vega-Lda. Vol. 8 [ed. original: 1938].

ARRUDA, Ana Margarida; SOUSA, Elisa de; PIMENTA, João; SOARES, Rui e MENDES, Henrique (2017) – "Fenícios e Indígenas em contacto no Estuário do Tejo". *OPHIUSSA, Revista do Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa*. Lisboa. 1: 79-90.

BACHELARD, Gaston (1957) – *La poética del espácio*. Tradução para castelhano (1975) de *La poétique de l'espace*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina, SA.

CANIGGIA, Gianfranco (1984) – *Lettura di una città: Como*. New Press, Itália [ed. original: 1963].

CANIGGIA, Gianfranco e MAFFEI, Gian Luigi (1995) – *Tipología de la Edificación: estructura del espacio antrópico*. Madrid: Celeste Ediciones, S.A. [ed. original: *Lettura dell' edilizia di base*, 1979].

CARITA, Helder (1994) – *Bairro Alto: Tipologias e Modos Arquitectónicos*. 2ª edição. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

CARITA, Helder (1999) – *Lisboa Manuelina e a Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte.

CATALDI, Giancarlo (1977) – *Per una scienza del territorio*. Firenze: Editora Alinea.

CONCEIÇÃO, Manuel Gaspar da (2013) – *Os aterros da área da Baixa de Lisboa: dos romanos à contemporaneidade*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, orientada por Bernardo d'Orey Manoel e apresentada à Faculdade de Arquitetura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa.

DURÃO, Vitor (2011) – *Análisis Urbano del frente de Alfama, en Lisboa. Formación y Transformación*. Editorial Académica Española [publicação baseada na tese de doutoramento *Formación y Transformación de la Morfología Urbana y de la Tipología Edilicia en el Frente de Alfama*, orientada por Alfonso del Pozo y Barajas e apresentada à Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla (ETSA), Universidad de Sevilla, España (2005)].

DURÃO, Vitor (2012) – "Análise Urbana de Territórios Construídos. Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa". *Revista da Gestão Costeira Integrada / Journal of Integrates Coastal Zone Management*. Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos / UNIVALI. 12 (1).

DURÃO, Vitor e ALMEIDA, Rogério Vieira de (2012) – *Análise Urbana. Odivelas. De Aldeia a Centro Histórico da Cidade*. Lisboa: Centro de Investigação em Arquitetura e Áreas Metropolitanas (CIAAM) / ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa [documento interno, Câmara Municipal de Odivelas].

EDRÎSÎ, A. A. Muhamad Ibn (1866) – *Description de l' Afrique et de l'Espagne*. Original de Edrîsî provavelmente concluído em 1154, com adições posteriores. Tradução do árabe, notas e glossário de R. Dozy e M. J. de Goeje, editada em 1866 por E. J. Brill, Leyde, Holanda.

FRANÇA, José Augusto (1987) – *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*. 3ª edição. Lisboa: Livraria Bertrand SARL [1.ª edição: 1983].

GÓIS, Damião de (1988) – *Descrição da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte Lda. [ed. original: 1554].

GUERREIRO, Maria Rosália P. (2001) – *O Território e a edificação. O Papel do Suporte Físico Natural na Génese e Formação da Cidade Portuguesa*. Tese de mestrado em Desenho Urbano, orientada por Manuel C. Teixeira e apresentada ao ISCTE, Lisboa.

HEIDEGGER, Martin (2004) – *Construir Habitar Pensar*. Buenos Aires, Argentina: La Editorial Virtual [ed. original: 1954]. Em linha. Disponível em *https://taller2uniacc.files.wordpress.com/2008/11/heidegger_const_hab_pens.pdf* (consultado em 2018-05-14).

HOLANDA, Francisco D' (1984) – *Da Fábrica que falece à cidade de Lisboa*. Introdução e comentários de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte [ed. original: 1571].

MANTAS, Vasco Gil (1999) – "*Olisipo* e o Tejo". In *Actas das sessões do II Colóquio Temático "Lisboa Ribeirinha", Lisboa, 1997*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 15-41.

MANTAS, Vasco Gil (2012) – "A estrada romana de *Olisipo* a *Scallabis*". *Cira-Arqueologia Online*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. 1: 7-23 (atas da mesa redonda "De *Olisipo* a *Ierabriga*"). Em linha. Disponível em *https://www.cm-vfxira.pt/uploads/document/file/895/Cira_Arqueologia_N_1.pdf* (consultado em 2018-05-14).

MARQUES, A. H. de Oliveira; LEGUAY, Jean-Pierre e BEIRANTE, Maria Ângela (1993) – "Portugal das Invasões Germânicas à «Reconquista»". In SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dirs.). *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença. Vol. II.

MATTOSO, José (1992) – "Introdução à História Urbana: a Cidade e o Poder". In *Cidades e História. Ciclo de conferências promovido pelo Serviço de Belas-Artes, Novembro de 1987*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Serviço de Belas Artes.

MURATORI, Saverio (1959) – *Studi per una Operante Storia Urbana di Venezia*. Roma: Istituto Poligrafico dello Stato.

PORTUGAL, Fernando e MATOS, Alfredo de (coords.) (1974) – Lisboa em 1758. Memórias Paroquiais de Lisboa. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa [ed. original: 1758].

POZO Y BARAJAS, Alfonso del (2003) – "La Muralla. Las murallas de Sevilla". In *Sevilla. Elementos de Análisis Urbano*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

SILVA, Augusto Vieira da (1987) – *A Cerca Moura de Lisboa*. 3ª edição. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa [ed. original: 1899].

SILVA, Augusto Vieira da (1987) – *A Cerca Fernandina de Lisboa*. 2ª edição. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa [ed. original: 1948].

SILVA, Manuel Fialho (2017) – *Mutação Urbana na Lisboa Medieval. Das Taifas a D. Dinis*. Tese de doutoramento em História Medieval, orientada por Hermenegildo Nuno Goinhas Fernandes e co-orientada por Maria João Violante Branco, apresentada à Faculdade de Letras de Universidade de Lisboa.

SILVA, Rodrigo Banha da (2005) – *"Marcas de Oleiro" em* terra sigillata *da Praça da Figueira (Lisboa): contribuição para o conhecimento da economia de* Olisipo *(séc. I a.C. - séc. II a.C.)*. Dissertação de mestrado em Arqueologia, especialização em Arqueologia Urbana, orientada por Carlos Fabião e apresentada ao Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho, Braga.

SOUSA, Elisa de (2016) – "A Idade do Ferro em Lisboa: uma primeira aproximação a um faseamento cronológico e à evolução da cultura material". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid. 42: 167-185.